



日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されて
いる事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed
with this Office.

出願年月日 2004年 1月23日
Date of Application:

出願番号 特願2004-015710
Application Number:

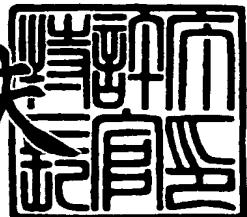
[ST. 10/C] : [JP2004-015710]

出願人 タカタ株式会社
Applicant(s):

2004年 2月 9日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今井康夫



【書類名】 特許願
【整理番号】 TKD171Y04
【提出日】 平成16年 1月23日
【あて先】 特許庁長官 殿
【国際特許分類】 G01G 21/16
B60N 2/44
B60R 21/32

【発明者】
【住所又は居所】 東京都港区六本木1丁目4番30号 タカタ株式会社内
【氏名】 妹尾友紀

【発明者】
【住所又は居所】 東京都港区六本木1丁目4番30号 タカタ株式会社内
【氏名】 吉田哲生

【特許出願人】
【識別番号】 000108591
【氏名又は名称】 タカタ株式会社

【代理人】
【識別番号】 100094787
【弁理士】
【氏名又は名称】 青木健二

【選任した代理人】
【識別番号】 100088041
【弁理士】
【氏名又は名称】 阿部龍吉

【選任した代理人】
【識別番号】 100092495
【弁理士】
【氏名又は名称】 蝶川昌信

【選任した代理人】
【識別番号】 100092509
【弁理士】
【氏名又は名称】 白井博樹

【選任した代理人】
【識別番号】 100095120
【弁理士】
【氏名又は名称】 内田亘彦

【選任した代理人】
【識別番号】 100095980
【弁理士】
【氏名又は名称】 菅井英雄

【選任した代理人】
【識別番号】 100097777
【弁理士】
【氏名又は名称】 莊澤弘

【選任した代理人】
【識別番号】 100091971
【弁理士】
【氏名又は名称】 米澤明

【先の出願に基づく優先権主張】

【出願番号】 特願2003-184649

【出願日】 平成15年 6月27日

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 014904

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 特許請求の範囲 1

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【包括委任状番号】 0016392

【書類名】特許請求の範囲

【請求項 1】

車両用シートに座っている乗員の重量を含むシート重量を荷重センサに伝達する弾性部材を備え、この弾性部材が支点支持部および前記荷重センサのセンサ支持部とに支持されているとともに、前記弾性部材に前記シート重量が加えられるようになっているシート重量計測装置において、

前記シート重量が加えられる前記弾性部材の力点が支点支持部および前記センサ支持部との間に設定されていることを特徴とするシート重量計測装置。

【書類名】明細書

【発明の名称】シート重量計測装置

【技術分野】

【0001】

本発明は、車両用シートに取り付けられ、座っている乗員の重量を含むシート重量を測定するシート重量計測装置の技術分野に関するものである。

【背景技術】

【0002】

自動車においては乗員の安全を確保するための設備として、シートベルト装置やエアバッグ装置が備えられている。最近では、シートベルトやエアバッグの性能をより向上させるため、乗員の体重や姿勢に合わせて、これらの安全装置の動作を制御しようとする試みがなされている。例えば、乗員の体重や姿勢に合わせて、エアバッグの展開ガス量や展開速度を調整したり、シートベルトのプリテンションを調整したりする。そのためには、シートに座っている乗員の重量を知る必要があり、またシート上における乗員の重心がどこにあるかを知る必要がある。

【0003】

このような要請に応えるものとして、できるだけ安価で、正確なシート重量の測定が可能であるシート重量計測装置が提案されている（例えば、特許文献1参照）。

図4は、この特許文献1に開示されているシート重量計測装置の構成を概念的に示す側面図であり、図5は、シート重量計測装置の前方部を部分的に示し、(A)は分解斜視図、(B)はピンプラケット部の正面断面図であり、図6は、図5に示すシート重量計測装置の前方部を部分的に示し、(A)は平面図、(B)は長手方向に沿う断面図、(C)は(B)におけるC-C線に沿う断面図、(D)は(B)におけるD-D線に沿う断面図である。なお、図の左右が車両の前後方向であり、装置は前後にはほぼ対称であるので、片方は図示省略してある。

【0004】

図4に示すように、このシート重量計測装置9は、シート3（シートフレーム、シートレールを含む）と車体のシート取付部13とを連結しシート重量を受ける連結機構15と、該連結機構15にかかるシート重量の作用を荷重計50の荷重センサ54に伝達する伝達機構16を備える。

連結機構15は、受け部材（ピンプラケット）25と、アーム（Zアーム）23と、ベースピン（本発明の支点支持部に相当）31、ベース21等からなる。受け部材25は、シート3の前後左右に設けられており、シート及びその上の乗員の重量をアーム（本発明の弾性部材に相当）23に伝える。アーム23は、ベースピン31回りに回動可能である。ベースピン31は、ベース21を介して車体のシート取付部13に連結されている。

【0005】

荷重計50は、センサ板51の上面のフラット面に荷重センサであるストレインゲージ54を貼ったものである。センサ板51の左端側の下面には支持点（本発明のセンサ支持部に相当）41b、42bが形成されており、これらの支持点を介してアーム23の作用部23jからセンサ板51に上下方向の荷重が伝わる。この荷重をセンサ板51上のストレインゲージ54で測定する。

【0006】

このシート重量計測装置9における荷重の伝達を説明する。受け部材25からは、シート3の荷重Wがアーム23に伝わる。荷重Wは上下方向の成分Wvと横方向の成分Whを含む。上下方向の成分Wvはシート3の重量や乗員の重量の一部を含む。このうち、一つの受け部材25からアーム3に伝わる乗員の重量は、乗員の体重や姿勢、車両の加速度等によって異なる。一方、荷重Wの横方向の成分Whは主に車両の加速度及び乗員が足で突っ張る力に左右される。

【0007】

ここで、受け部材25がアーム23に作用する位置（連結点）とベースピン31（回動

支点) の中心線との距離 (スパン) は S 1 であり、ベースピン 3 1 中心線と荷重計 5 0 への作用点 2 3 j との距離 (スパン) は S 2 である。したがって、アーム作用点 2 3 j からセンサ板 5 1 に伝わる上下方向の力 W v 2 は以下となる。 $W v 2 = W v \times S 1 / S 2$ 。そして、ベースピン 3 1 が支持する上下方向の力 W v 1 は、 $W v 1 = W v + W v 2 = W v (1 + (S 1 / S 2))$ となる。

【0008】

一方、W のうちの横方向の成分 W h は、ベースピン 3 1 によって受け持たれセンサ板 5 1 にはほとんど伝わらない。つまり、このシート重量計測装置の伝達機構 9 は連結機構 1 5 にかかるシート 3 からの荷重 W のうちの上下方向の成分を選択的に荷重計 5 0 に伝える特性がある。

【0009】

図 5 (A), (B) および図 6 (A), (B) に示すように、この従来のシート重量計測装置 9 は細長いベース 2 1 を基体として構成されている。ベース 2 1 は、車体に取り付けたときに前後方向に長く伸びており、図 6 (C) および (D) に示すように、底板 2 1 c とこの底板 2 1 c の左右端から 90° 曲がって上に立ち上がった側板 2 1 a, 2 1 a' とから、横断面が上向きコ字状の鋼板プレス品としてである。

【0010】

ベース側板 2 1 a, 2 1 a' には、前後それぞれ 2 カ所ずつのピン孔 2 1 e, 2 1 g が開けられている。各孔 2 1 e, 2 1 g は、左右の側板 2 1 a, 2 1 a' に対向して開けられている。端寄りの孔 2 1 e は、ベース 2 1 の前後端からベース 2 1 全長の約 1/8 程度中央に寄った部位に開けられている。同孔 2 1 e は、図 5 (A) に示すように上下に長く伸びる長孔である。この長孔 2 1 e 内には、ブラケットピン (本発明の力点に相当) 2 7 の端部が入っている。ブラケットピン 2 7 の左右の端部には、リテナー 3 3 が取り付けられている。このリテナー 3 3 により、ブラケットピン 2 7 は長穴 2 1 e から抜け止められている。

【0011】

しかし、ブラケットピン 2 7 と長孔 2 1 e の上下・左右には隙間があつて、通常はブラケットピン 2 7 が長孔 2 1 e の内縁に触れることがない。しかしながら、このシート重量計測装置 9 (具体的にはピンブラケット 2 5 の部分) に過大な荷重がかかったときには、ブラケットピン 2 7 が下がって長孔 2 1 e の下縁に当たり、超過荷重は荷重センサ (センサ板 5 1) には伝わらない。つまり、ブラケットピン 2 7 と長孔 2 1 e は、センサ板 5 1 に加える荷重の上限を制限する機構の一部を構成する。なお、ブラケットピン 2 7 の主な役割は、ピンブラケット 2 5 にかかるシート重量を Z アーム 2 3 に伝えることである。

【0012】

長孔 2 1 e のやや中央寄り (ベース 2 1 全長の約 1/10 中央寄りのところ) にはピン孔 2 1 g が開けられている。同孔 2 1 g には、ベースピン 3 1 が貫通している。ベースピン 3 1 は、左右のベース側板 2 1 a, 2 1 a' 間を掛け渡すように存在する。同ピン 3 1 の左右の端部にはリテナー 3 3 が取り付けられており、ベースピン 3 1 がベース 2 1 に固定されている。なお、ベースピン 3 1 は Z アーム 2 3 の回動中心軸である。

【0013】

Z アーム 2 3 は、ベース 2 1 の内側に配置されている。Z アーム 2 3 の平面形状は、中央寄りが左右二又に分かれ (2 又部 2 3 h)、前後端寄りが長方形をしている。Z アーム 2 3 の前後端寄りの半分の部分の左右端部には、上方に 90° 折り返された側板 2 3 a が形成されている。2 又部 2 3 h は単なる平たい板である。側板 2 3 a は、ベース 2 1 の側板 2 1 a の内側に沿っている。ただし、両側面 2 3 a, 2 1 a 間には隙間がある。

【0014】

Z アーム側板 2 3 a にも 2 カ所のピン孔 2 3 c, 2 3 e が開けられている。前後端寄りのピン孔 2 3 c にはブラケットピン 2 7 が貫通している。ピン孔 2 3 c とブラケットピン 2 7 とは、ほとんど摺動しない。中央寄りのピン孔 2 3 e にはベースピン 3 1 が貫通している。ベースピン 3 1 は、Z アーム 2 3 の回動中心であり、ピン孔 2 3 e とベースピン 3

1の間では、Zアーム23の回動分だけ摺動がある。ベースピン31外周のベース側板21aとZアーム側板23aの間には、孔開き円板状のスペーサ35がはめ込まれている。

【0015】

Zアーム23の2又部23hは、ほぼZアーム23の全長の半分の長さである。2又部23hは、左右に分かれて前後方向中央寄りに延びており、中央寄りでは巾狭となっている。Zアーム23における2又部23hの先端の作用部23jは、上下のハーフアーム41、42の羽根部41a、42aの間に挟まれている。

【0016】

ピンプラケット25に荷重がかかると、Zアーム23はわずかに回動して(最大約5°)、作用部23jは上下のハーフアーム41、42を介してセンサ板51に荷重を伝える。センサ板51には、ストレインゲージが貼り付けてあり、かかった荷重を計測する。ピンプラケット25は、図6(C)に示すように断面形状が下向きほぼコの字状である。前後方向の長さは、ベース21のほぼ1/20とあまり長くない。ピンプラケット25の上面25aは平らであり、ここにシート3のシートレール7が載る。両者の間は、ボルト締結等により強固に連結される。また、センサ板51はベース底板21cの中央部に立設されたコラム63に、ナット68、ビス69により固定されている。

【0017】

ピンプラケット25の左右側板25bは同プラケット25の左右に垂下しており、その下端部は内側寄りに曲がっている。側板25bはZアーム側板23a、23a'の内側に遊びを持たせて配置されている。側板25bにはピン孔25cが開いている。この孔25cには、ブラケットピン27が貫通している。ピン孔25cの寸法はブラケットピン27の径よりも大きい。両者の隙間によりシートや車体の寸法誤差や不測の変形を吸収する。

【0018】

ピンプラケット25の左右側板25bと左右のZアーム側板23aの間には、バネ板29がはさまれている。バネ板29は、孔の開いたバネ座金状の部分を有し、ブラケットピン27の外側に隙間を持たせてはめ込んである。このバネ板29は、ピンプラケット25を中心方向に付勢するセンタリング機構を構成する。このようなセンタリング機構は、ピンプラケット25をスライド可能範囲の中心付近に極力位置させる。

このシート重量計測装置9では、シート3のシートレール7、ピンプラケット25、Zアーム23、ベース21、シートプラケット11等が、シートと車体との連結機構を構成する。

【特許文献1】特開2000-258232号公報。

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0019】

しかしながら、この従来のシート重量計測装置9では、図7(A)に示すようにシート重量が加えられる力点でありかつアーム23の一端側を支持するブラケットピン27と、力の作用点でありかつアーム23の他端側の作用部23jを支持するセンサ板51の支持点41b、42bとの間に、アーム23の支点であるベースピン31が位置している。このため、図7(B)に示すようにブラケットピン27にシート荷重が加えられると、支持点41b、42bの位置とベースピン31の位置が変化しなくかつブラケットピン27が下降することから、支持点41b、42bとベースピン31との間のアーム23が上方に弾性的に撓む。

【0020】

すなわち、ブラケットピン27の下降により、シートレール7が下降するとともに、アーム23がこのように上方に撓むことで、シートレール7とアーム23の撓み部が互いに接近し、互いに干渉するおそれがある。そこで、シートレール7とアーム23との間の間隔を十分にとる必要がある。

しかし、そのためには、アーム23に対するシートレール7の高さスペースを十分に確保しなければならなく、シート重量計測装置9の高さが高くなってしまう。

【0021】

本発明はこのような事情に鑑みてなされたもので、シート重量をセンサに伝達するアームがシート重量により撓んでも、高さが高くなるのを抑制することができるシート重量計測装置を提供することである。

【課題を解決するための手段】**【0022】**

前述の課題を解決するために、本発明は、車両用シートに座っている乗員の重量を含むシート重量を荷重センサに伝達する弾性部材を備え、この弾性部材が支点支持部および前記荷重センサのセンサ支持部とに支持されているとともに、前記弾性部材に前記シート重量が加えられるようになっているシート重量計測装置において、前記シート重量が加えられる前記弾性部材の力点が支点支持部および前記センサ支持部との間に設定されていることを特徴としている。

【発明の効果】**【0023】**

以上の説明から明らかなように、本発明のシート重量計測装置によれば、弾性部材の撓み部を車両シートの支持部材から離間はするが車両シートの支持部材には接近しないよう正在しているので、車両シートの支持部材と弾性部材の撓み部との干渉を防止できる。

したがって、車両シートの支持部材と弾性部材との間隔をそれほど大きくとる必要はなく、シート重量計測装置の高さが高くなるのを抑制できる。

【発明を実施するための最良の形態】**【0024】**

以下、図面を用いて本発明を実施するための最良の形態について説明する。

図1は、本発明にかかるシート重量計測装置の実施の形態の一例を部分的にかつ模式的に示し、(A)はシート荷重が加えられる前のアームの状態を示す図、(B)はシート荷重が加えられた後のアームの状態を示す図であり、図2は、図1に示す例のシート重量計測装置の前方部を部分的にかつ具体的に示し、(A)は平面図、(B)は正面図である。なお、前述の図4ないし図7に示す特許文献1に開示のシート重量計測装置の構成要素と同じ構成要素には、同じ符号を付することで、その詳細な説明は省略する(詳細は特許文献1参照)。

【0025】

図1(A)および図2(A)、(B)に示すように、この例のシート重量計測装置9では、アーム23の一端部が、アーム23の支点支持部であるベースピン31で支持される。また、このベースピン31とアーム23の他端側の作用部23jを支持しつつセンサ支持部である、センサ板51の支持点41b、42bとの間に、シート重量が加えられる力点でありかつアーム23を支持するブラケットピン27が位置されている。

この例のシート重量計測装置9の他の構成要素は、前述の図4ないし図7に示す特許文献1に開示のシート重量計測装置の構成要素と同じである。

【0026】

この例のシート重量計測装置9においては、図1(B)に示すようにブラケットピン27にシート荷重が加えられると、支持点41b、42bの位置とベースピン31の位置が変化しなくかつブラケットピン27が下降することから、支持点41b、42bとベースピン31との間のアーム23が下方に弾性的に撓む。

【0027】

すなわち、ブラケットピン27の下降により、シート3のシートレール7が下降するが、このとき、アーム23もこのように下方に撓むことで、アーム23の撓み部がシートレール7から離間するがシートレール7に接近しなく、シートレール7とアーム23の撓み部とが互いに干渉することはない。

【0028】

したがって、シートレール7とアーム23との間隔をそれほど大きくとる必要はなく、シート重量計測装置9の高さが高くなるのを抑制することができる。

この例のシート重量計測装置9の他の作動および他の作用効果は、前述の図4ないし図7に示す特許文献1に開示のシート重量計測装置の作動および作用効果と同じである（これらの詳細は特許文献1参照）。

【0029】

図3は、本発明の実施の形態の他の例のシート重量計測装置の前方部を部分的に示し、(A)は平面図、(B)は正面図である。なお、前述の図4ないし図7に示す特許文献1に開示の従来例の構成要素と同じ構成要素には、同じ符号を付することで、その詳細な説明は省略する（詳細は特許文献1参照）。また、図3においてC-C線に沿う断面は図6(C)の断面図と同じであり、同D-D線に沿う断面は図6(D)の断面図と同じである。

【0030】

前述の図2(A)および(B)に示す例および前述の図5、図6に示す特許文献1に開示された従来例では、アーム23に2又部23hが形成されて、このアーム23が2つの作用部23jを有しているが、この例のシート重量計測装置9は、図3(A)および(B)に示すようにアーム23が2又部23hを有さず、先端に1つの作用部23jのみを有している。この1つの作用部23jが、センサ板51にそれぞれ取り付けられた上下のハーフアーム41、42の間に挟まれており、シート重量がアーム23からハーフアーム41、42を介してセンサ板51に伝達されるようになっている。

【0031】

アーム23の他の構成は前述の例のアーム23および特許文献1に開示のアーム23と同じであるとともに、このアーム23はベースピン31によりベース21の側板21a、21a'に回動可能に支持されている。また、ブラケットピン27がアーム23の側板23a、23a'を貫通するとともにベース21の側板21a、21a'を貫通しており、ピンブラケット25からのシート重量がブラケットピン27を介してアーム23に伝達されるが、ブラケットピン27を介してはベース21に伝達されないようになっている。

【0032】

また、ピンブラケット25は、特許文献1に開示のピンブラケット25と異なりベースピン31に回動可能に支持されていて、加えられてシート重量をブラケットピン27に伝達するようになっている。

この例のシート重量計測装置9の他の構成要素は、前述の図2に示す例および図4ないし図6に示す特許文献1に開示のシート重量計測装置の構成要素と同じである。

また、この例のシート重量計測装置におけるシート荷重に関するアームの状態は、図1(A)および(B)と同じである。

【0033】

この例のシート重量計測装置9においては、アーム23に伝達されたシート重量は1つの作用部23jからセンサ板51に伝達されるようになる。このように、アーム23が2又部に形成されず、1つの作用部23jを有するだけであるので、製造上のアーム23の精度を2又部を有するアーム23より低くできる。これにより、アーム23を簡単にかつ安価に製造することができる。

この例のシート重量計測装置9の他の作動および他の作用効果は、前述の図2に示す例のシート重量計測装置および図5および図6に示す特許文献1に開示のシート重量計測装置の作動および作用効果と同じである。

【産業上の利用可能性】

【0034】

本発明のシート重量計測装置は、車両用シートに取り付けられ、座っている乗員の重量を含むシート重量を測定するシート重量計測装置に好適に利用することが可能である。

【図面の簡単な説明】

【0035】

【図1】本発明にかかるシート重量計測装置の実施の形態の一例を部分的にかつ模式的に示し、(A)はシート荷重が加えられる前のアームの状態を示す図、(B)はシート荷重が加えられた後のアームの状態を示す図である。

【図2】図1に示す例のシート重量計測装置の前方部を部分的に示し、(A)は平面図、(B)は正面図である。

【図3】本発明の実施の形態の他の例のシート重量計測装置の前方部を部分的に示し、(A)は平面図、(B)は正面図である。

【図4】特許文献1に開示されているシート重量計測装置の構成を概念的に示し、す側面図である。

【図5】特許文献1に開示されているシート重量計測装置の前方部を部分的に示し、(A)は分解斜視図、(B)はピンプラケット部の正面断面図である。

【図6】図5に示すシート重量計測装置の前方部を部分的に示し、(A)は平面図、(B)は長手方向に沿う断面図、(C)は(B)におけるC-C線に沿う断面図、(D)は(B)におけるD-D線に沿う断面図である。

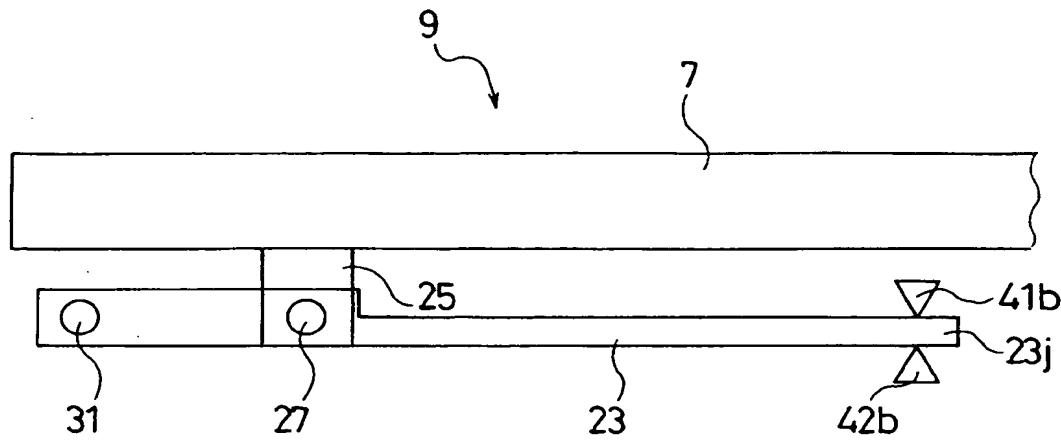
【図7】図4ないし図6に示す特許文献1に開示のシート重量計測装置におけるアームの挙動を説明し、(A)はシート荷重が加えられる前のアームの状態を示す図、(B)はシート荷重が加えられた後のアームの状態を示す図である。

【符号の説明】

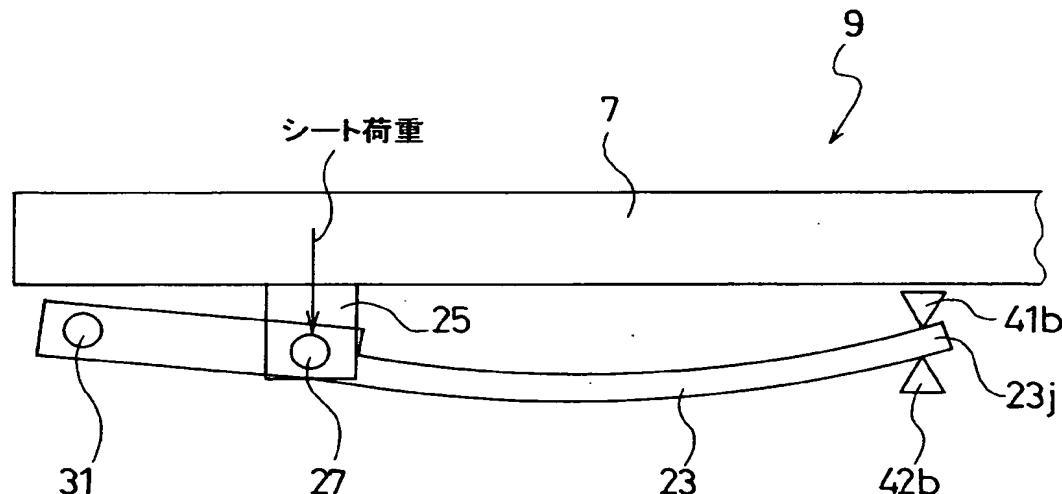
【0036】

7…シートレール、9…シート重量計測装置、21…ベース、23…アーム(Zアーム)、23j…アーム23の作用部、25…受け部材(ピンプラケット)、27…プラケットピン(力点)、31…ベースピン(支点支持部)、41, 42…ハーフアーム、41b, 42b…支持点(センサ支持部)、50…荷重センサ、51…センサ板

【書類名】 図面
【図 1】

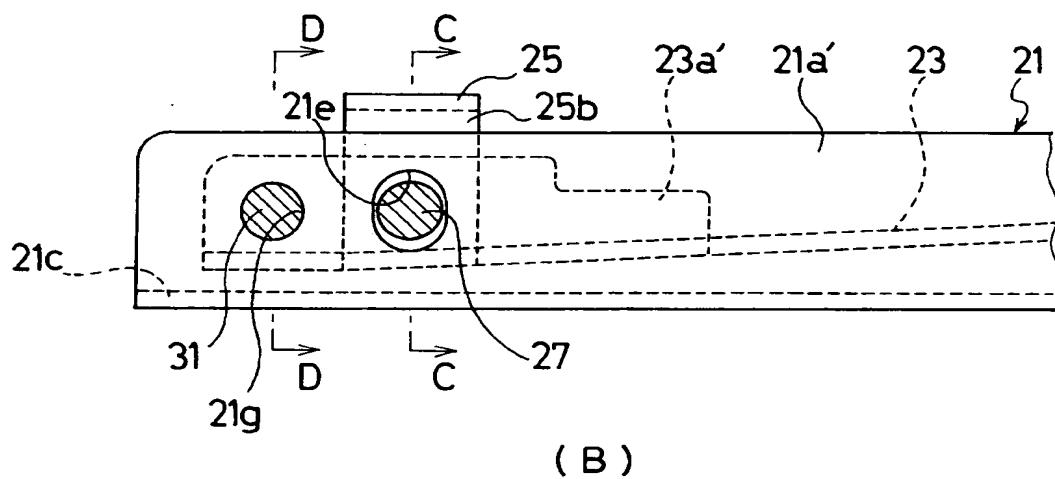
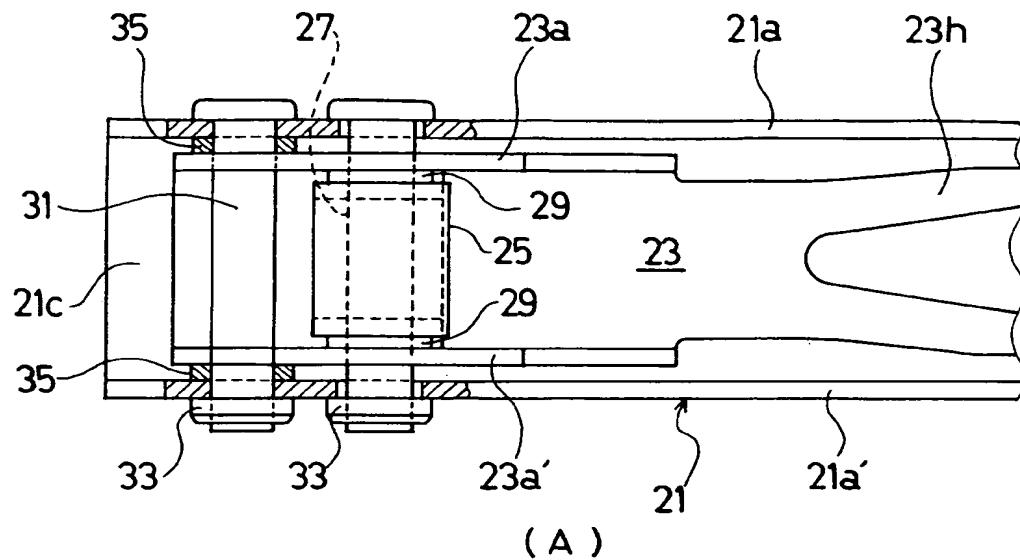


(A)

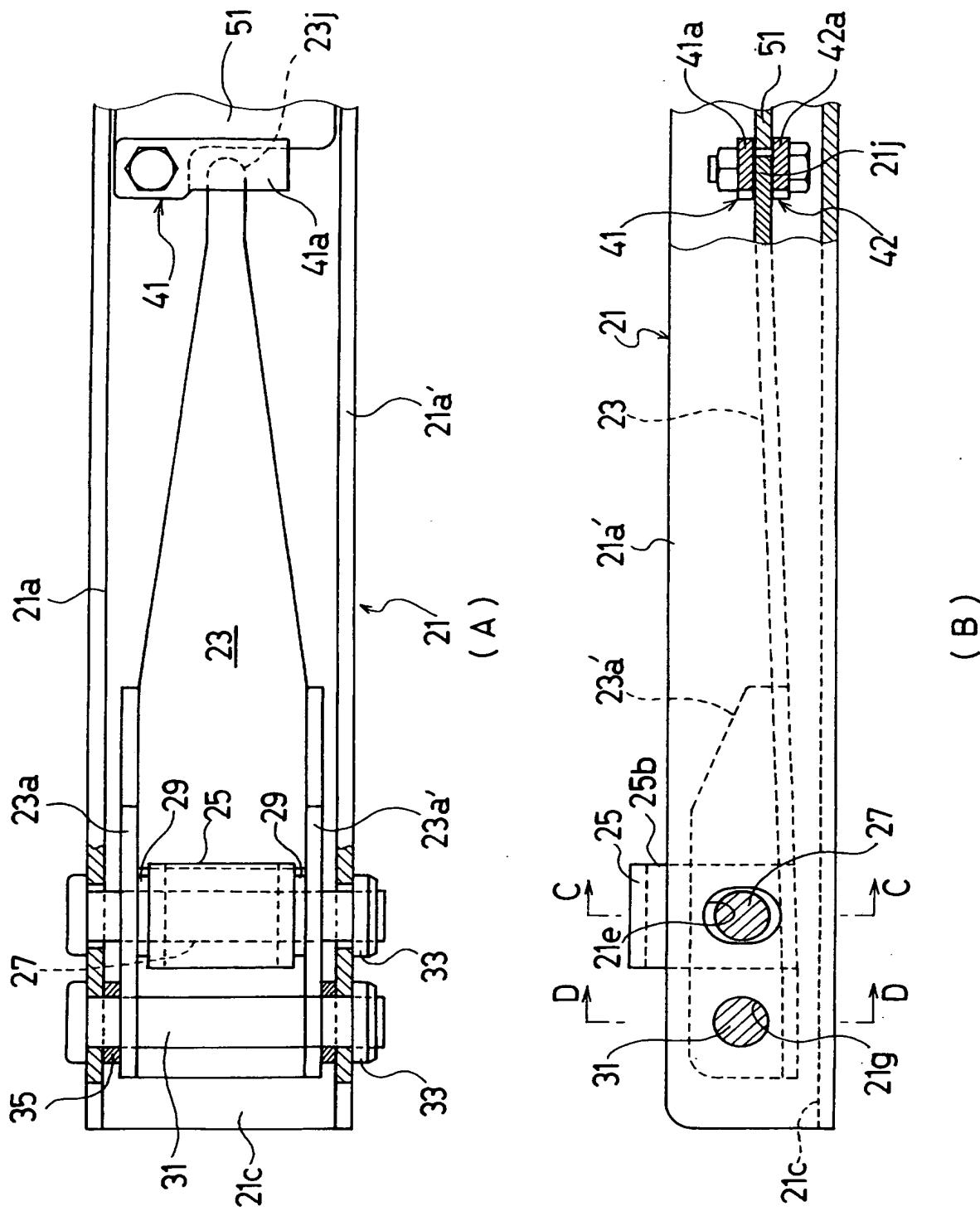


(B)

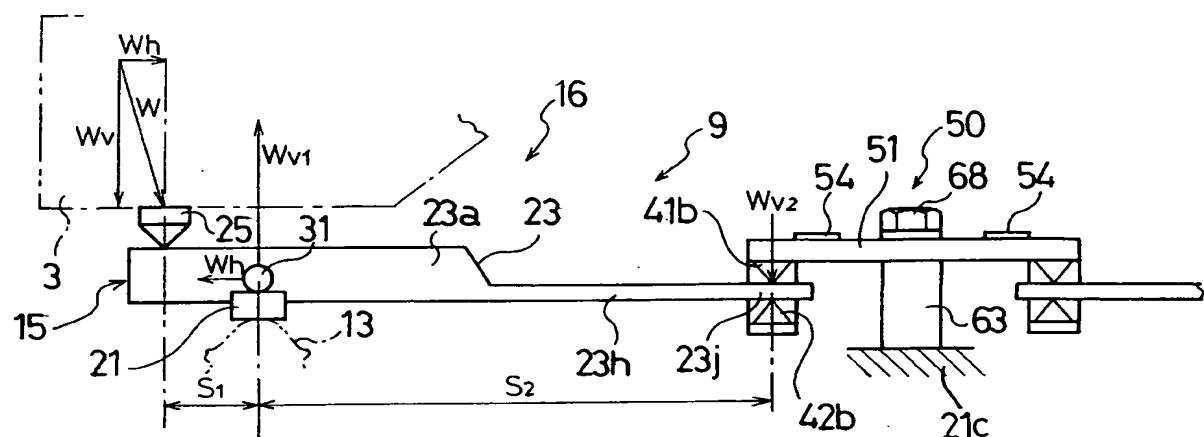
【図2】



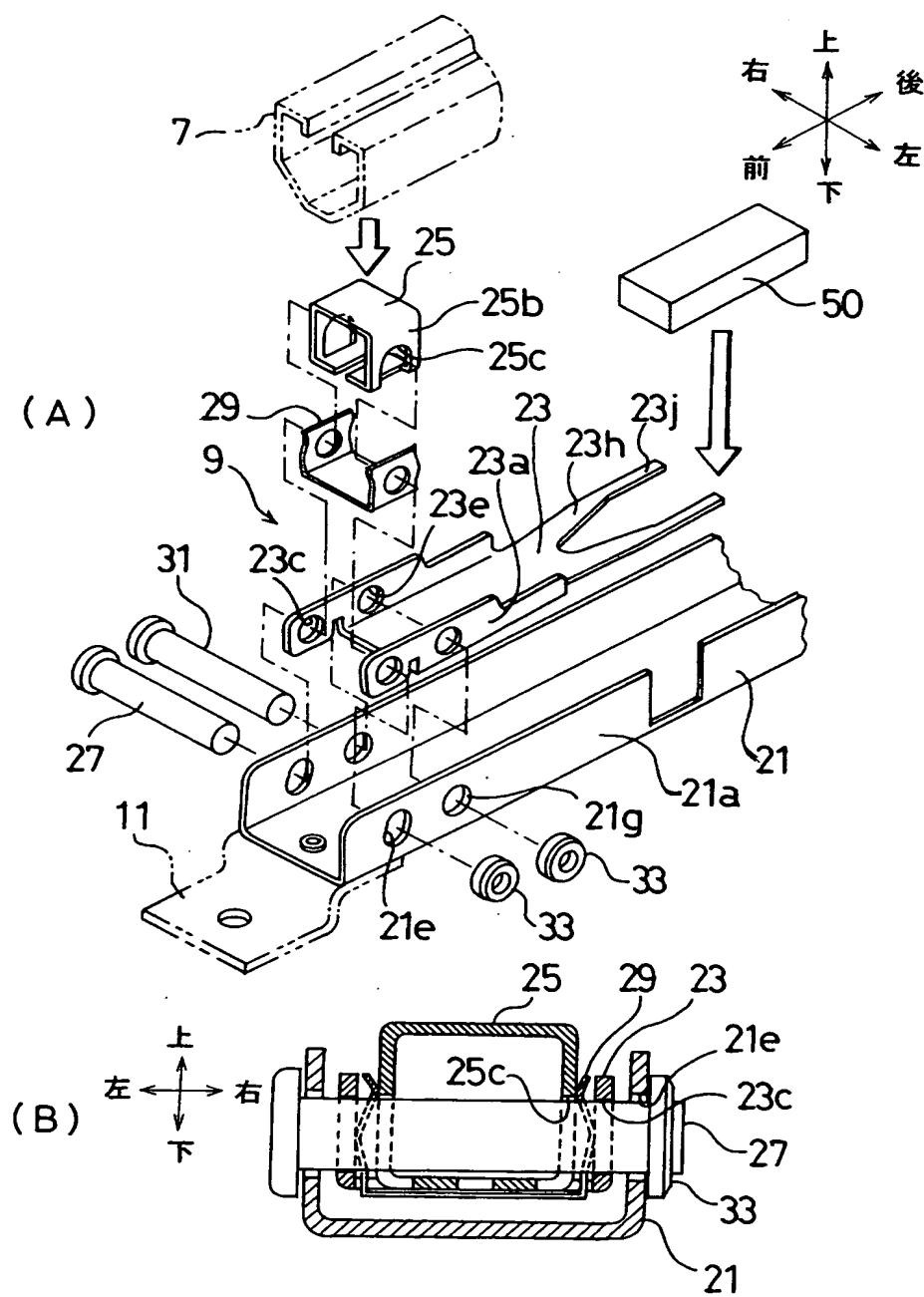
【図3】



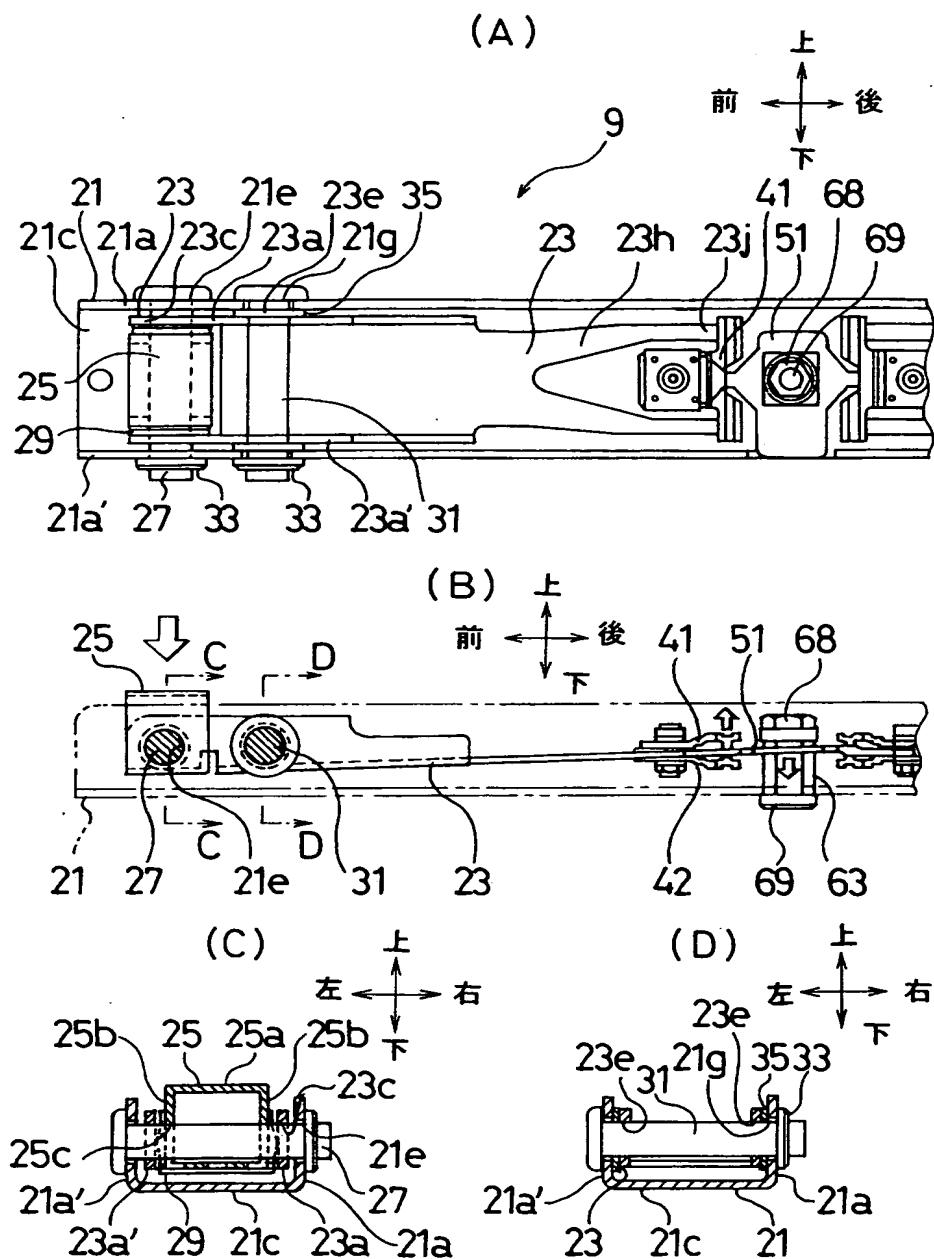
【図4】



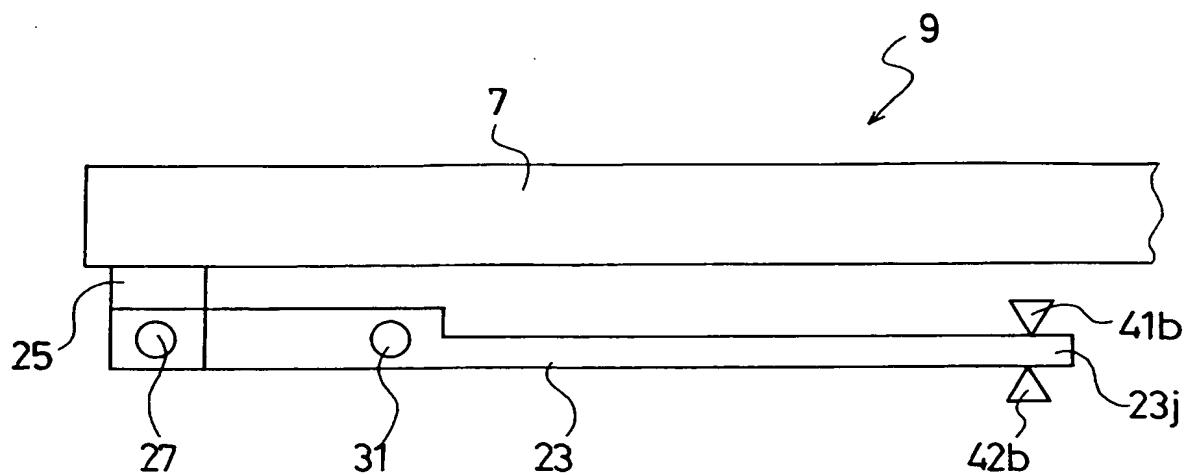
【図5】



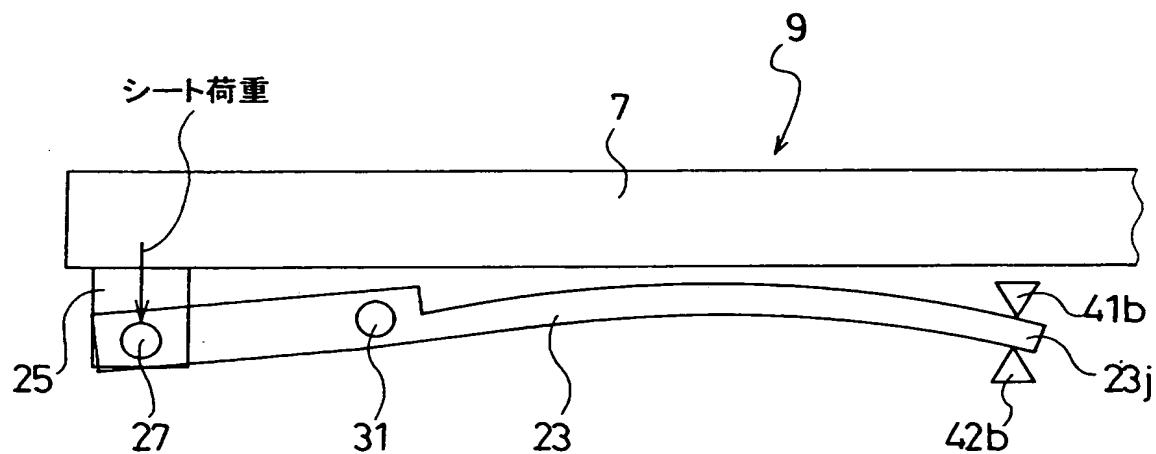
【図6】



【図7】



(A)



(B)

【書類名】要約書

【要約】

【課題】シート重量をセンサに伝達するアームがシート重量により撓んでも、高さが高くなるのを抑制することができるシート重量計測装置を提供する。

【解決手段】ブラケットピン27にシート荷重が加えられると、支持点41b、42bの位置とベースピン31の位置が変化しなかつブラケットピン27が下降することから、支持点41b、42bとベースピン31との間のアーム23が下方に弾性的に撓む。ラケットピン27の下降により、シートレール7が下降するが、このとき、アーム23もこのように下方に撓むことで、アーム23の撓み部がシートレール7から離間するがシートレール7に接近することはない。したがって、シートレール7とアーム23との間隔をそれほど大きくとる必要はない。

【選択図】

図1

特願 2004-015710

出願人履歴情報

識別番号 [000108591]

1. 変更年月日 1990年 8月 7日

[変更理由] 新規登録

住所 東京都港区六本木1丁目4番30号
氏名 タカタ株式会社